Modes de vie, mobilité et organisation quotidienne des familles : quelles relations avec les choix résidentiels ?

Marie-Paule THOMAS, Luca PATTARONI et Vincent KAUFMANN

A paraître dans Presses Universitaires de Rennes, Ed. S. Carpentier et P. Gerber. Les interactions entre mobilités quotidienne et résidentielle à l'épreuve des nouvelles pratiques sociales. 2011

En Suisse, comme dans de nombreux pays européens, on assiste depuis plusieurs décennies à un étalement urbain massif sous la forme d'habitat individuel peu dense hors du tissu des villes, phénomène que l'on qualifie en général de périurbanisation. Les ménages qui s'installent dans le périurbain sont majoritairement des familles de classes moyennes[1], et leur mobilité résidentielle est potentiellement très dommageable à plusieurs égards. D'une part, elle menace pour partie la cohésion sociale, car elle porte le germe d'une forme de ghettoïsation sournoise de certains groupes sociaux et générations. D'autre part, elle entraîne divers problèmes environnementaux, tels que la dégradation du paysage et l'utilisation massive de la voiture du fait de la dispersion de l'habitat et des activités quotidiennes qu'elle implique. Pour toutes ces raisons, de nombreux experts et professionnels du territoire préconisent de lutter contre l'étalement urbain. Mais cela n'est-il pas contraire aux aspirations de la population, et plus particulièrement des familles, en matière de modes de vies ?

Développer des politiques urbaines ainsi que des projets urbanistiques voire architecturaux allant dans cette direction suppose de bien cerner en amont la dynamique des choix résidentiels des familles afin de comprendre ce qu'elles recherchent ou veulent éviter.

Ce chapitre aborde la dynamique des arbitrages de localisation résidentielle des familles en se basant sur les résultats d'une recherche de trois ans portant sur les choix résidentiels et les modes de vie en Suisse[2]. Dans cette perspective, nous avons recensé systématiquement les différents éléments qui sont mis en balance au moment où une famille décide de changer de lieu de vie. S'agit-il essentiellement d'éléments d'ordre financier ou fonctionnel ou des aspects de l'environnement plus sensibles et sociaux entrent-ils en ligne de compte ? Nous sommes partis de l'hypothèse principale selon laquelle les arbitrages de localisation résidentielle des familles ne relèvent pas uniquement d'une comparaison en terme de prix et de taille de logement mais aussi de facteurs fonctionnels, architecturaux et sociaux déterminant la qualité de vie dans un lieu donné. Il existe ainsi un lien essentiel entre les choix résidentiels, les modes de vie des familles et les caractéristiques de l'environnement construit. Afin d'expliciter ce lien, nous présenterons successivement l'approche théorique, la méthodologie retenue, puis nous nous attarderons sur les résultats principaux de la recherche

[1] Pour définir les classes moyennes, à l'instar de Chauvel (2006), nous proposons de retenir une définition englobante les situant autour du ménage moyen à la fois par leur position intermédiaire dans les hiérarchies sociales et professionnelles et d'autre part par un niveau de rétribution s'approchant de la moyenne

[2] Recherche financée dans le cadre du Programme National de Recherche (PNR54) « Développement durable de l'environnement construit », du Fonds national Suisse de la Recherche Scientifique

concernant l'articulation plus spécifique entre la mobilité quotidienne et les arbitrages de localisation résidentielle. Trois aspects principaux seront présentés :

(1) les ressources mobilisées par les familles pour gérer la complexité de leur quotidien ainsi que l'importance de la proximité et de la connexion aux transports publics relatives notamment à la question de l'autonomie de l'enfant ;
(2) les différentiations en termes de modes de vie et de mobilité quotidienne et leurs impacts sur la localisation résidentielle ;
(3) la comparaison Berne-Lausanne afin de mettre en évidence l'impact ségrégatif de l'aménagement du territoire et des infrastructures sur la distribution spatiale des modes de vie.

L'enjeu de l'approche que nous dessinons ici est de mieux comprendre les liens entre l'organisation pratique des familles, leur mode de vie et l'évaluation qu'elles font des caractéristiques de l'environnement construit pour choisir où elles vont vivre. En montrant que l'aménagement du territoire a un impact sur la distribution spatiale des modes de vie, nous dessinons les contours d'un « urbanisme des modes de vie » permettant de penser et de favoriser une vraie mixité dans les formes d'usages du territoire et les conceptions de la bonne manière de vivre.

Modes de vie et choix résidentiels

Cadre théorique

Malgré la complexification des débats sur la mobilité résidentielle, une bonne partie des recherches actuelles partent du postulat qu'il est possible de réduire le choix[3] résidentiel à une comparaison en matière de prix et de taille ou encore de distance au travail. On étudie ainsi le choix résidentiel en lui appliquant un modèle économique et rationnel : « *The household is an economically rational actor in the housing market. In this case, rational refers to a reasonable or plausible connection between objective conditions and decisions that take conditions into account* » (Lucy et Philipps, 2006).

Néanmoins, pour comprendre le choix résidentiel dans toute son épaisseur et dépasser une vision purement rationnelle (même si elle explique une part des comportements), il est nécessaire de prendre en considération des éléments supplémentaires comme, par exemple, le statut social du logement, les expériences passées des personnes, l'appréciation sensible des qualités morphologiques du logement et de son environnement ou encore l'ancrage social des familles. En élargissant la palette des manières dont un futur lieu de résidence peut être éprouvé, qualifié et évalué, nous faisons subir un double déplacement à la notion de choix résidentiel. D'une part, nous invitons à considérer des « arbitrages » résidentiels qui n'ont pas uniquement la clarté d'un choix rationnel mais s'effectuent également au travers de mécanismes sociaux et sensibles variables suivant les ménages (fortes convictions qui atténuent le calcul rationnel, limites de capacités cognitives, attachements affectifs, etc.). D'autre part, nous voulons rendre attentif à l'importance du temps dans le choix. A cet égard, l'arbitrage résidentiel se présente comme un processus d'exploration dynamique où les

[3] Comme le précise C. Bonvalet, (2004) les familles modestes ont peu de marge de manœuvre mais elles ont néanmoins des stratégies résidentielles. Même si les contraintes du marché du logement sont non négligeables, surtout dans une situation de marché tendu comme en Suisse, on peut émettre l'hypothèse que les ménages disposent néanmoins d'une certaine marge de manœuvre. Cette marge donne ainsi sens à la notion de « choix résidentiel » (Brun et Fagnani, 1991).

différentes « qualités » d'un lieu de résidence apparaissent au fur et mesure que le lieu est « éprouvé » (par son prix, son statut social, ses caractéristiques sensibles, etc.).

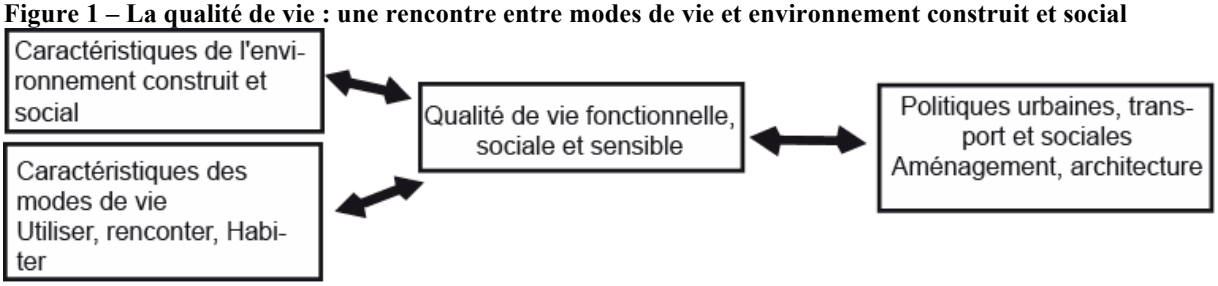
Dans cette perspective, les approches en termes de différentiation des modes de vie nous paraissent plus justes. Aux variables socio-démographiques classiques s'ajoutent désormais des variables relatives aux modes de vie pour expliquer la localisation résidentielle. (Bell, 1968 ; Brun and Fagnani, 1994 ; Pinkster and Van Kempen, 2002). Toutefois, rares sont encore les enquêtes qui proposent de lier systématiquement les approches sociologiques en termes de modes de vie et leur spatialisation dans l'environnement construit. De plus, la notion de « lifestyles » reste encore un peu floue et définie de multiples manières. Ainsi certains mettent en avant l'augmentation de la participation des femmes au marché du travail : les ménages bi-actifs préférant le centre-ville (McDowell, 1997). D'autres définissent le « lifestyle » d'après des attitudes « culturelles », à l'instar de Bagley and Mokhtarian qui montrent que les « amoureux de la culture » seraient plus à même de vivre dans un quartier traditionnel près du CBD (central business district) tandis que les ménages « cocons » et « altruistes » seraient plus attirés par le périurbain.

Nous proposons de définir le mode de vie comme la composition - dans le temps et l'espace – de l'ensemble des activités et expériences qui donnent sens à la vie d'une personne. Ces activités et expériences peuvent être divisées en trois grands domaines relatifs à : 1) l'expérience sensible (habiter), 2) le développement de relations sociales (rencontrer), 3) la poursuite de projets et d'activités pratiques (« utiliser »). On peut ainsi rendre compte de la diversité des modes de vie des familles en analysant comment elles se positionnent dans chacun de ces domaines. Dès lors, la qualité de vie d'une famille – son bien-être – se décompose en trois types de qualité :

- qualité sensible, relative au sentiment d'aisance ;
- qualité sociale, relative au développement de relations sociales satisfaisantes ;
- qualité fonctionnelle, relative au caractère pratique des activités quotidiennes

Comme le suggère la figure suivante, chacune de ces qualités résulte de la rencontre entre les caractéristiques des modes de vie et les caractéristiques matérielles et sociales du contexte.

Figure 1 – La qualité de vie : une rencontre entre modes de vie et environnement construit et social


Caractéristiques de l'environnement construit et social
Caractéristiques des modes de vie
Utiliser, renconter, Habiter
Qualité de vie fonctionnelle, sociale et sensible
Politiques urbaines, transport et sociales
Aménagement, architecture

Ainsi il n'y a pas une qualité de vie mais des qualités de vie liées aux diverses aspirations et modes de vie des familles. Chaque ménage, en fonction de son mode de vie, hiérarchisera ces critères de choix fonctionnels, sociaux et sensibles de manière différente. Cette approche s'inspire des approches pragmatiques en sciences sociales qui visent à penser le pluralisme des formes d'engagement (Thévenot, 2006 ; Pattaroni, 2005 ; Breviglieri & Pattaroni, 2005).

Méthodologie

Compte tenu de l'importance de la localisation du logement et des caractéristiques fonctionnelles de son environnement (accessibilités routières, dessertes en transports publics, distribution des aménités) pour notre problématique, une approche comparative entre deux régions urbaines a été retenue. Le choix s'est porté sur les régions urbaines de Berne et Lausanne (définies à partir de l'agglomération statistique de l'Office Fédéral de la Statistique - OFS). Il est motivé par le fait qu'il s'agit de deux agglomérations urbaines de taille comparables, toutes deux au centre d'un grand canton, et qui sont fortement contrastées du point de vue de la compacité de l'urbanisation, des aménités urbaines disponibles dans les quartiers et des accessibilités par les différents moyens de transport. Berne est une agglomération compacte dont la tache urbaine est très bien amarrée aux infrastructures ferroviaires. A contrario, Lausanne est beaucoup plus diffuse et présente des accessibilités essentiellement structurées par les réseaux autoroutiers et routiers.

La recherche s'est décomposée en deux phases principales mélangeant des méthodes d'enquête qualitatives et quantitatives :

(1) une phase qualitative : réalisation d'une quarantaine d'entretiens semi-directifs avec des familles réparties dans les deux agglomérations[4] ;
(2) une phase quantitative : passation d'un questionnaire téléphonique d'une durée de 25 minutes sur les choix résidentiels des familles administré à 1 000 ménages familiaux[5] des agglomérations de Berne et Lausanne [définies par les agglomérations OFS 2000] soit 500 ménages dans chaque agglomération.

La multiplication des sphères d'activité des familles : les ressources sollicitées par les familles pour mieux programmer

La vie quotidienne des familles est complexe car elle suppose de gérer différentes temporalités. La multiplication des sphères d'activité des membres d'un ménage, associée à leur éclatement spatial, fait que la mobilité devient un enjeu central de la vie familiale. Dès lors, la qualité de vie va dépendre bien souvent de la manière dont on programme la mobilité et de l'ingéniosité des enchaînements d'activités retenus (Ascher 1998, Froud et al. 2005, Jurczyk 1998). Cet impératif de programmation est particulièrement fort pour les familles. La capacité des familles à mieux programmer leurs activités ne dépend pas seulement de capacités inhérentes aux personnes mais aussi – et peut-être surtout - des différentes ressources dont elles disposent. A cet égard, nous distinguons dans notre enquête deux ressources essentielles : (1) la localisation résidentielle, (2) le recours à l'automobile.

La localisation résidentielle comme ressource

Déménager pour mieux agencer fonctionnellement son quotidien

L'organisation familiale implique de conjuguer plusieurs espaces de vie quotidienne et emplois du temps au sein d'une même unité sociale : les courses, le travail, les loisirs des enfants et des parents, les amitiés, l'école.

Dans cette perspective, la localisation résidentielle joue un rôle important dans la mesure où elle fait varier les prises offertes par l'environnement de proximité pour faciliter

[4] Les extraits d'entretien de la partie 2 sont issus de cette première phase.
[5] Ménage familial : présence d'au moins un enfant de moins de 25 ans vivant au domicile familial.

l'organisation de la vie quotidienne. Ainsi, les lieux de vie offrant peu de services impliquent la dispersion spatiale des activités et l'accroissement de la mobilité. Cette dispersion peut engendrer des coûts organisationnels trop grands entraînant un déménagement.

La famille G a décidé de déménager car sa situation dans un petit village à 30 km de Lausanne engendrait des contraintes spatio-temporelles trop importantes. Elle vit désormais à Praz Séchaud où elle bénéficie d'une certaine proximité au centre-ville de Lausanne et à ses commodités urbaines, comme la desserte par les transports publics lausannois. Auparavant, les sphères d'activité de ses membres se trouvaient éclatées sur tout le territoire et ne permettaient pas une bonne gestion spatio-temporelle de leur vie quotidienne.

> *E : Il y avait d'autres difficultés aussi. On habitait à un endroit où ni l'un ni l'autre ne travaillait, et même la garderie n'était pas à Gimel. Et quand j'ai été enceinte du deuxième, ça a été la croix et la bannière. Chacun faisait des trajets, on était obligés d'avoir deux voitures… L : On ne sait pas, mais on voulait changer pour un endroit avec un espace vert et dans la ville, non ? E : Ce qu'on avait discuté, c'est si on allait vraiment en-dehors, sur la côte, ou bien dans la ville. Et puis moi je souhaitais quand même que ce soit en ville, pour des histoires de locomotion,…* ***Famille G, Praz Séchaud, habitait avant dans une zone périurbaine)***

Cet exemple montre que les arbitrages résidentiels seraient étroitement liés, entre autres, avec le désir de pouvoir composer un mode de vie satisfaisant d'un point de vue fonctionnel. Le caractère convenable d'une localisation doit ainsi être pensé en relation avec le système de lieu de la famille, c'est-à-dire la distribution spatiale de ses activités. Il faut insister sur le fait qu'il ne s'agit pas simplement d'une distance au travail mais de l'articulation dans des séquences plus ou moins complexes des différentes activités quotidiennes. A cet égard, la présence d'enfants en bas âge complexifie bien souvent encore plus la mobilité familiale.

Bi-activité et localisation centralisée

De manière générale, les problèmes de garde d'enfants et la pénurie des places disponibles dans les structures de la petite enfance sont apparus comme des éléments contraignants dans la recherche d'un logement, notamment pour les couples bi-actifs. Les femmes en Suisse sont aujourd'hui plus nombreuses à être actives. Il devient donc plus complexe d'organiser la garde des enfants. Au lieu de concilier vie familiale et vie professionnelle, celles-ci doivent parfois choisir entre l'une ou l'autre. Le temps partiel est souvent la solution choisie. Le coût élevé des crèches privées et la rareté des structures publiques empêchent aussi certains parents d'y laisser leurs enfants chaque jour. Les familles calculent souvent le prix de la crèche par rapport aux salaires des parents. Pour un ménage, cela est souvent moins coûteux financièrement si l'un des deux conjoints (souvent la femme) réduit son temps de travail ou arrête complètement son activité professionnelle. Pour toutes ces raisons, la Suisse a d'ailleurs un des taux de femmes travaillant à temps partiel le plus élevé d'Europe (Le Goff, 2005).

La famille A de notre échantillon est un bon exemple de famille bi-active : le mari est professeur en Valais et la femme est avocate à Genève. Ils ont un enfant de deux ans, Du fait de la difficulté de trouver une place en garderie et de leurs horaires contraignants, les conjoints doivent « programmer » à la minute près leurs programmes d'activité entre le travail

de chacun des partenaires, les horaires de la garderie et les aides familiales (la famille proche se trouvant en Valais).

> *I : c'est quoi les horaires de la crèche ? L : C'est 7h30-8h le matin jusqu'à 18h. C'est pour ça que moi je veux pas que ce soit une crèche trop loin, parce que je vais le chercher le lundi et le mardi, et ça me fait partir du boulot à 16h15 à peu près. Ca me fait partir tôt du boulot. Comme je peux bosser à la maison, c'est plus facile de le faire, par contre ma femme ne peut pas partir à 16 ou 17h du boulot. C'est quasiment le milieu de l'après-midi pour elle. Et comme j'ai du trajet à faire, je ne voudrais pas encore faire 15 minutes à pied. Là je met 3 minutes pour aller à la crèche, donc c'est très pratique. On n'a pas trop le choix pour le moment. (...)L : Le Cinéma, on aimerait bien y aller plus souvent, mais c'est pas évident maintenant qu'on a un petit. Et on a une organisation assez compliquée.* ***Famille A, centre de Lausanne.***

Un tel ensemble de contraintes a un impact sur la localisation résidentielle et il n'est donc pas anodin que cette famille ait choisi le centre-ville de Lausanne pour s'installer. On peut lier ce profil à ce que Lia Karsten appelle les YUPPS (Young Urban Professionnal Parents), c'est-à-dire des jeunes couples bi-actifs avec enfant qui font le choix de vivre en ville de manière à pouvoir combiner le développement de leur carrière, l'éducation de leurs enfants et la poursuite d'activités culturelles (Karsten, 2003).

Cet exemple est illustratif des contraintes plus générales qui pèsent sur les familles bi-actives : celle-ci doivent pouvoir concentrer et organiser leur vie quotidienne en perdant le moins de temps possible dans les trajets entre les différents lieux d'activité. Pour toutes ces raisons, les lieux centraux et fonctionnels sont privilégiés. (ibid.) Il est important d'avoir la gare ou une très bonne desserte en transports publics à proximité et on doit pouvoir faire ses courses facilement et spontanément. Typiquement, les parents de la famille A font soit leurs courses en sortant du travail, soit dans le quartier de résidence dès qu'ils ont un moment de libre. A cet égard, il n'est pas étonnant non plus que les systèmes de livraison par internet se développent aussi de plus en plus (le Shop.ch).

L'importance du recours à l'automobile

À cause des contraintes pesant sur la famille qui doit s'organiser au quotidien, l'automobile est de loin le mode de transport permettant la plus grande flexibilité dans le temps et l'espace, c'est de facto sur ce moyen de transport que repose largement la stratégie de mobilité quotidienne des familles (Flamm 2004). Dans notre échantillon, nous observons que 90% des familles possède au moins une voiture, 37% deux voitures, 53% une voiture et seulement 10% ne possèdent aucune voiture. En ce qui concerne la mobilité quotidienne, 73% des ménages utilisent la voiture au moins deux fois par semaine.

La voiture est aussi pratique pour d'autres raisons. Des difficultés pratiques d'accès aux transports publics avec des petits enfants sont souvent mentionnées : planchers haut dans les bus ou les trains (Tievant et Chaguiboff, 1991), tout comme le caractère stressant de l'utilisation du bus en famille (Hillman, 1993). De plus le volume de bagages nécessité par un déplacement en famille avec de petits enfants est souvent considéré comme un problème lors de l'usage des transports publics.

Notons encore que ces contraintes sont accentuées quand les parents travaillent à temps plein renforçant dès lors l'importance de la localisation résidentielle. Toutefois, l'arbitrage ne se joue pas seulement sur la disponibilité ou non des ressources matérielles mais la plupart du temps aussi sur la disponibilité des membres du ménage eux-mêmes (ou plutôt des membres féminins du ménage). Ainsi, sur l'ensemble des entretiens qualitatifs réalisés, on ne trouve qu'une petite minorité de mères actives à 100%, que cette occupation soit choisie ou contrainte.

Il apparaît aussi très clairement que la mobilisation de ces ressources est assez fortement associée à l'autonomie de déplacement que l'on peut accorder aux enfants et adolescents.

Autonomie des enfants et accessibilité en transports publics

La question de la mobilité quotidienne des différents membres de la famille rejoint directement la question de l'autonomie des enfants. Ainsi, même si la majorité des familles est motorisée, le critère de l'« accessibilité en transports publics » reste très important pour que les enfants, dès qu'ils sont en âge de les utiliser seuls, puisse se déplacer de manière indépendante. Au delà du seul caractère pratique, on peut rattacher ce souci de l'autonomie des enfants au processus plus large d'individualisation de la société.

À cet égard, Kellerhals et Widmer (2005) constatent au sein des structures familiales une certaine montée de l'individualisme qui se traduit par le fait que l'individu aura tendance à primer sur le couple et le couple à son tour sur la famille. Ainsi, le couple ou la famille auront une légitimité secondaire et conditionnelle en fonction des orientations, calendriers et désirs à court et moyen terme des individus qui les composent y compris les enfants. De même, dans nos entretiens, on constate que la question de l'autonomie de l'enfant est constamment mise en avant et valorisée. Chaque membre de la famille doit pouvoir être autonome et ceci de plus en plus tôt. (Vincent, 2010). La desserte en transports publics devient particulièrement importante au moment de l'adolescence pour permettre de poursuivre de manière indépendante les activités sur un territoire plus étendu.

Dès lors, la qualité de desserte des transports publics est primordiale pour l'autonomie des enfants et des adolescents et devient de plus en plus structurante du choix de localisation des familles : 80% des familles ont cité comme important, voire très importante, la desserte en transports publics dans leur choix de localisation. Les parents acceptant de moins en moins de jouer les « parents taxis », ainsi que toute autre forme de mobilité contrainte, nous pouvons supposer que les espaces mal desservis par les transports publics seront à l'avenir de moins en moins plébiscités par les familles.

Les modes de vie résidentiels et leur traduction en termes de mobilité quotidienne

Les différents aspects qui ont été présentés jusqu'ici ne concernent néanmoins pas toutes les familles de la même manière. Pour analyser la manière dont ces différents aspects se composent dans des « modes de vie résidentiels », nous avons construit, à partir de nos trois axes analytiques (utiliser, rencontrer, habiter) et des critères de choix de localisation retenus par les familles lors de leur dernier déménagement, une typologie des modes de vie

résidentiels qui met en exergue sept groupes[6]. Les groupes sont donc constitués tout d'abord sur les préférences résidentielles (certaines familles mettent en avant le calme, l'accessibilité voiture alors que d'autres mettent en avant la proximité des écoles, la vie associative du quartier, etc.). Puis nous avons confronté ces préférences résidentielles aux modes de vie des familles (variables sociodémographiques mais aussi pratiques de mobilité, valeurs, etc.). Il est frappant de constater, comme on le verra, que les différences de choix renvoient à des différences bien réelles dans les pratiques. La combinaison des préférences résidentielles et du mode de vie donne naissance à notre concept de « mode de vie résidentiel ».

L'intérêt d'une telle analyse est donc de pouvoir saisir comment les différentes facettes des modes de vie font système et orientent les choix résidentiels. L'idée centrale est qu'il n'y a pas une « qualité de vie » que l'on pourrait définir abstraitement et valant pour tous mais des « qualités de vie », liées aux diverses aspirations et modes de vie des familles. Chacun de ces types renvoie donc à un « mode de vie résidentiel » spécifique, c'est-à-dire à la rencontre entre des formes distinctes d'organiser le quotidien de la famille, de tisser des réseaux sociaux et d'habiter, avec des préférences en matière de localisation résidentielle. En outre, cette typologie présente un autre intérêt, celui de pouvoir mettre un ordre grandeur sur les différentes préférences résidentielles. Ainsi, il devient possible d'estimer – de manière sommaire – l'impact de tel ou tel projet urbain et son public potentiel.

Pour bien mettre en évidence la dimension relationnelle de ces modes de vie, attardons-nous sur la description des sept modes de vie résidentiels[7].

(1) Les citadins engagés (13%)

Ce premier type regroupe les familles dont le mode de vie est, de tout l'échantillon, le plus clairement attiré par les environnements urbains. La valorisation exclusive des formes de mobilité douce et des transports publics (47% vs 16% en moyenne) et l'ancrage de proximité de leur activité, leur goût pour la diversité sociale et la vie associative ou encore leur aspiration à vivre au centre-ville dans des immeubles anciens, dessinent très nettement un environnement construit dense, bien desservi, aux aménités diversifiées et à la population mixte socialement[8]. Par ailleurs, ce groupe peut être considéré comme très exigeant à l'égard des qualités de son habitat car il est au-dessus de la moyenne pour tous les critères à l'exception de la voiture. On trouve dans ce groupe une proportion significativement plus importante de familles universitaires, qui votent à gauche, dont les deux parents travaillent à temps partiel ou encore de familles monoparentales.

(2) Les communautaristes (17 %)

Comme les « citadins engagés », les familles communautaristes sont aussi très exigeantes envers les qualités sensibles, sociales et fonctionnelles de leur cadre de vie. Néanmoins, elles sont plus attachées à une communauté de voisinage qu'à un cadre spécifique comme la ville.

---

[6] Afin d'observer les proximités entre les variables, nous avons eu recours à une analyse en composantes principales (ACP) sur les 19 variables ordinales de choix du quartier. Les gens devaient noter chaque variable sur une échelle de 1 à 4. Nous appliquons cette méthode sur nos données car l'ACP, conçue pour des données quantitatives conserve la "force" des écarts entre modalités. Les six premiers axes factoriels sont significatifs et ont une valeur propre supérieure à 1. Ils expliquent 58% de la variance. Suite à l'ACP, nous avons réalisé une classification ascendante hiérarchique sur les six premiers axes factoriels (cluster) qui a permis de retenir une partition en sept classes (sur base de l'observation du dendrogramme). Afin de mieux pouvoir interpréter cette classification, nous avons caractérisé les "clusters" par nos variables illustratives "modes de vie". Pour plus de détails, voir annexe.

[7] Pour plus de détails sur ces groupes, voir (Pattaroni, Thomas et Kaufmann, 2009 ; Thomas, 2011).

[8] Ils ont plus tendance à déclarer qu'ils préfèrent habiter dans un quartier populaire animé.

Elles sont ainsi celles qui marquent la plus nette préférence pour la convivialité de voisinage et la présence à proximité de la famille et des amis. Elles demeurent en même temps exigeantes vis-à-vis des qualités fonctionnelles et sensibles de leur environnement. A cet égard, elles s'avèrent moins spécifiquement urbaines dans leurs attentes, ne cherchant pas spécifiquement à vivre dans une ville et n'attachant pas une grande importance à la vie culturelle. Ainsi, elles ont une tendance plus marquée à avoir recherché leur logement par l'intermédiaire de leur famille et amis. Elles sont aussi plus conservatrices dans leurs valeurs et, pour elles, la bonne communauté n'est pas forcément la plus ouverte ou la plus mixte. Finalement, il est important pour elles de pouvoir combiner mobilité douce, transports publics et usage de la voiture. Elles recherchent donc des environnements socialement riches et conviviaux, cumulant les formes d'accès et disposant de bonnes aménités de proximité. Ces familles communautaristes ont une plus grande proportion de personnes ayant une formation professionnelle supérieure ainsi que de ménages où la femme reste au foyer. Elles tendent à voter plutôt au centre droit et ont des revenus en général plus modestes (mais on les retrouve aussi surreprésentées dans les familles au revenu moyen supérieur).

(3) Les bourgeois (21 %)

Ce troisième groupe se distingue clairement des deux premiers. Les familles de ce groupe sont plutôt individualistes et conservatrices. Elles s'engagent peu dans la vie associative et ne fréquentent guère leur quartier. Elles sont dans la moyenne des familles quant à l'importance qu'elles accordent aux relations de voisinage et ne cherchent pas spécialement à habiter à proximité de leurs amis ou de leurs familles. Au contraire, ce qu'elles recherchent avant tout, c'est un logement de qualité dans un quartier sécurisé avec une bonne réputation. Elles ont donc un rapport fonctionnel à leur lieu de vie qui doit être pratique et confortable dans un contexte social valorisé. D'un point de vue sensible, elles ont tendance à éviter les villes pour s'installer dans des endroits calmes et au vert, de préférence dans une villa. Il est toutefois important pour ces familles d'être bien connectées car elles combinent souvent l'usage de la voiture et des transports publics (35% vs 25% en moyenne). Elles choisiront ainsi des lieux pas trop éloignés des villes. De manière peu étonnante, ces familles comptent une nettement plus grande proportion de ménage où la femme reste au foyer, qui votent clairement à droite, qui sont propriétaires et dont le revenu mensuel est supérieur à CHF 11'000.

(4) Les citadins individualistes (15 %)

À l'instar du groupe précédent, on est aussi ici en présence de familles relativement individualistes qui n'ont pas un ancrage social particulièrement fort là où elles vivent. Toutefois, au contraire des familles plus conservatrices, elles n'accordent guère de crédit aux questions de réputation ou de sécurité et valorisent la vie en coopérative familiale[9]. Elles fréquentent au quotidien leur quartier pour leurs achats et aiment sortir le soir. Ainsi elles aspirent à vivre dans un lieu pratique et bien connecté par les transports publics, là où elles peuvent atteindre une bonne offre culturelle rapidement. Cela leur permet aussi de moins utiliser la voiture. (50% des ménages sont multimodaux ou utilisent exclusivement les transports publics vs 30% dans l'échantillon). Leur mode de vie est essentiellement fonctionnel. Les familles de ce groupe ont tendance à être plus éduquées (universitaires), à voter à gauche et être bi-actives à temps partiel. Elles ont plutôt trouvé leur logement en attendant la perle rare.

(5) Les indifférents (13%)

[9] Forme d'habitat intermédiaire entre la location et la propriété géré par des membres coopérateurs dans un esprit de solidarité, de *vivre-ensemble* et un sens partagé des responsabilités.

Ce type rassemble les familles qui ont un rapport plutôt passif à leur choix résidentiel. En effet, elles ne mettent pas en avant de critères prédominants dans leur choix. De l'ensemble des familles, ce sont celles qui sont le moins satisfaites quant à leur localisation et leur logement. Nous pensions que cela pouvait être lié à un revenu plus faible – corrélé avec le degré de satisfaction. Toutefois, on trouve tout à la fois une surreprésentation de bas et de haut revenus dans ce groupe. Par contre, ce sont nettement plus des jeunes familles ayant un statut de locataire et qui déclarent avoir trouvé rapidement ce qu'elles voulaient. La seule hypothèse ici est peut-être qu'on est en présence de familles qui sont dans un logement qu'elles souhaiteraient quitter à plus ou moins long terme. Ces familles ont un peu moins tendance à citer qu'elles seront encore là dans 5 ans (69% vs 77% en moyenne).

(6) Les champêtres ancrés (11 %)

Le type de mode de vie résidentiel que nous proposons de dénommer « champêtre ancré » se caractérise par des familles qui ont tout à la fois un mode de vie plus rural, où l'usage de la voiture est central (53% d'automobilistes exclusifs vs 33% en moyenne), et un ancrage social important. Ainsi, appréciant tout particulièrement le calme et la nature, ces familles plutôt jeunes habitent hors des villes – qu'elles tendent à éviter - dans des communes auxquelles elles sont affectivement attachées et où elles ont leur famille et leurs amis à proximité. Par ailleurs, elles ont été peu mobiles par le passé, n'ayant en général jamais séjourné à l'étranger. Finalement, elles possèdent souvent deux voitures afin de pouvoir poursuivre leurs différentes activités quotidiennes éparpillées sur le territoire.

(7) Les paisibles (10 %)

Le maître mot de ces familles est le calme. L'important pour elles est donc, avant tout, de trouver un logement calme et confortable, de préférence une villa, d'où elles pourront poursuivre leurs activités essentiellement en voiture. (53% d'automobilistes exclusifs vs 33% en moyenne). On est ici en présence de familles aux réseaux sociaux dispersés en Suisse et ailleurs et qui n'ont donc peu d'ancrage social là où elles vivent et ne cherchent pas particulièrement à s'y engager. D'ailleurs, elles indiquent avoir cherché en général leur nouvelle résidence à l'échelle de toute l'agglomération. Elles ont en général vécu un certain temps à l'étranger ou ailleurs en Suisse dans le passé. Ce sont les familles qui se déclarent en moyenne les plus satisfaites. On trouve dans ce groupe une surreprésentation d'industriels et de patron d'entreprise.

Modes de vie résidentiels et mobilité quotidienne

Ces différents modes de vie impliquent des différenciations en termes d'organisation du quotidien des familles en fonction de la place accordée à la voiture et leur rapport à la proximité.

Jusqu'à maintenant, nous avons vu d'une part que les tensions spatio-temporelles qui pèsent sur l'organisation de la vie familiale font appel à des ressources spécifiques et concernent tout particulièrement l'autonomie des enfants, et d'autre part que les réponses à cette situation se traduisent par des modes de vie résidentiels assez contrastés. Toutes les familles n'ont manifestement pas la même manière « d'utiliser » le territoire.

Si nous résumons nos sept « modes de vie résidentiels », le tableau ci-dessous laisse apparaître des pratiques différenciées selon les groupes en lien avec la valorisation de critères de choix résidentiels différents[10].

Figure 2 – Description des sept modes de vie résidentiels : pratiques urbaines et préférences résidentielles

		Citadins engagés	Communautaristes	Bourgeois	Citadins individualistes	Indifférents insatisfaits	Champêtres ancrés	Paisibles
Caractéristiques des modes de vie des personnes								
Type de mobilité quotidienne	Auto/moto exclusif	---		++	--		+++	+++
	TP exclusif	+++		---	++		--	
	Auto+TP	-		+++		+++	-	
Fréquentation du quartier (loisir s, achats et bars/restaurants)		++++	+++	--	++		--	---
Ancrage social local		+	++	--		--	++	--
Convivialité de proximité	Voisins		+++					
	Coopérative	++	--	--	++			
	Vie associative	++	++	-		-		-
Préférences sensibles	Nature	+	+	++		-	++	+
	Urbain (pratiques culturelles + centre valorisés)	++		--	+	-	--	
Préférences résidentielles (critères de choix du quartier)								
Réputation/Sécurité		++	+++	++	---	--		---
Densité		+++	++	+	++++	-	----	----
Convivialité		++++	++	---	--	---		----
Tradition			+++	---		-	++	----
Tranquillité		++	++	+		----	++	+++
Elitisme/ Statut social			+++	++	-----			----
Taille du groupe		13%	17%	21%	15%	13%	10%	10%

Les citadins engagés et les citadins individualistes ont beaucoup plus tendance à utiliser les transports en commun et sont moins motorisés que la moyenne. Ils préfèrent organiser leurs

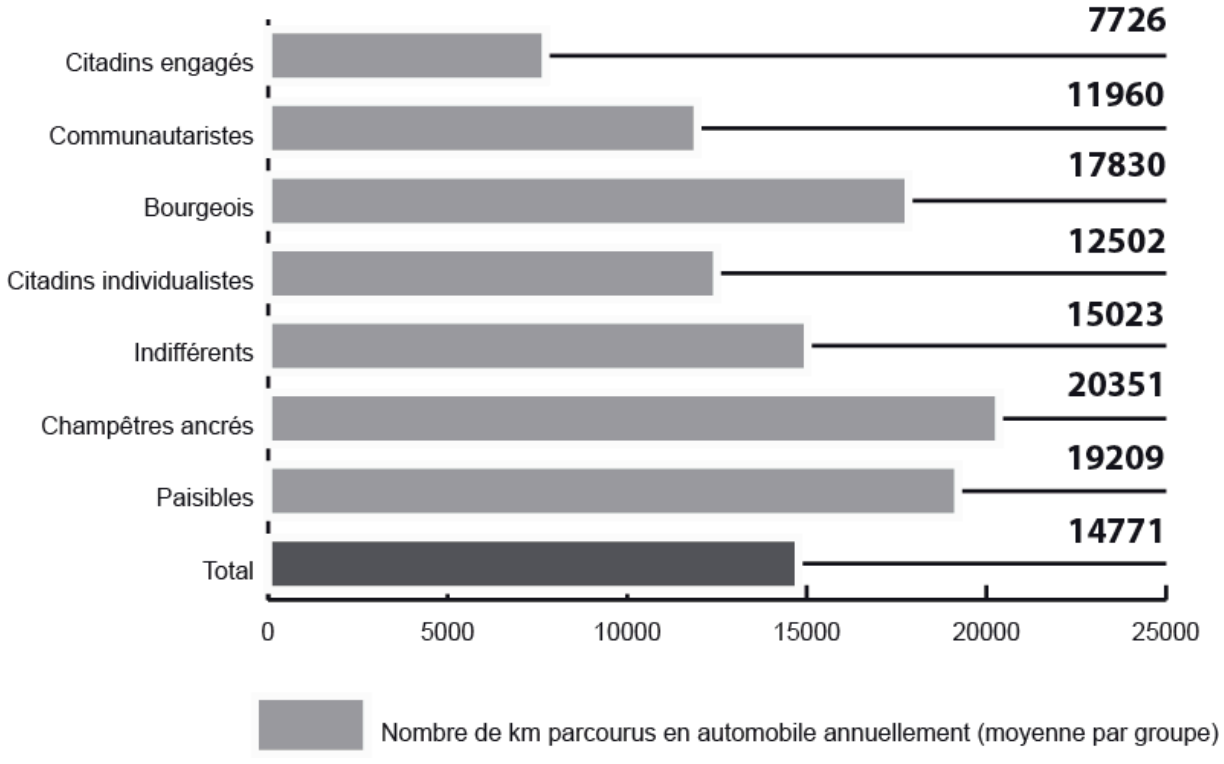
[10] Dans le tableau, les signes + ou – donnent une indication de la moyenne du groupe par rapport à la moyenne. Si le groupe s'écarte de la moyenne de l'échantillon positivement, ce sera indiqué par un +, si le groupe s'écarte de la moyenne négativement, ce sera indiqué par un -. Nous avons noté dans ce tableau récapitulatif que les variables statistiquement significatives. Nous avons utilisé le logiciel SPAD pour caractériser les groupes, c'est à dire tester les variables qui corrèlent le plus avec les « clusters ». Plus il y a de signes +, plus la valeur-test de la variable est significative. Inversement plus il y a de signes «-», plus cela signifie que la variable est significative négativement. Si la case est vide, le groupe est dans la moyenne de l'échantillon (N=1060).

activités à une échelle piétonne plutôt que de les éparpiller sur le territoire. Naturellement dans leurs choix la proximité de la gare et des transports publics ainsi que les aménités de proximité comptent beaucoup (Cf axe densité). A l'inverse, les groupes utilisant de manière plus marquées l'automobile ont moins tendance à citer les transports publics et la gare comme étant importants (bourgeois, champêtres ancrés, paisibles).

Ainsi nous mettons en évidence que l'organisation d'un mode de vie autour de certains moyens de transport conditionne de manière importante les critères de choix de localisation résidentielle mis en avant par la famille et vice versa. Il y a ainsi de forts liens entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle.

Par ailleurs la typologie des modes de vie résidentiels est associée à une consommation assez différenciée en matière de kilomètres automobiles, soit un des indicateurs clé de la consommation domestique d'énergies fossiles. Les familles du type 1 Citadins engagés, sont celles qui parcourent le moins de kilomètres en automobile, elles sont suivies des familles de type 2 Communautaristes. A l'autre extrême, les familles du type 7 Paisibles et de type 6 Champêtres ancrés parcourent le plus de kilomètres en automobile, soit presque trois fois plus que les familles de type 1. Ces différences sont très importantes si l'on tient compte du fait que les familles sont motorisées à plus de 90% et que les personnes interrogées habitent les mêmes régions urbaines. Notons cependant à ce propos que les kilomètres parcourus en automobile sont plus faibles à Berne qu'à Lausanne, d'environ un tiers ceci pour tous les types de modes de vie résidentiels. Comme nous le disions, les préférences en matières résidentielles sont étroitement associées à des pratiques quotidiennes nettement contrastées (ici dans le domaine de la mobilité) mais on retrouve aussi des contrastes importants en matière de convivialité de voisinage ou de réseaux sociaux.

Figure 3 - Nombres moyens de kilomètres parcourus annuellement en voiture par ménage en fonction du mode de vie résidentiel



Ces résultats sont intéressants à plus d'un titre. Ils montrent tout d'abord que suivant le mode de vie résidentiel pratiqué, la mobilité quotidienne est très différente. Les deux types les plus exigeants à l'égard de la proximité du domicile (les types 1 et 2), sont les plus faibles consommateurs de kilomètres en automobile. Ces résultats indiquent également que les usages de l'automobile sont fortement associés au contexte. Dans l'agglomération bernoise, dont les accessibilités en transports publics sont globalement bien meilleures que dans l'agglomération lausannoise, les kilomètres parcourus en automobile sont d'un tiers plus bas, ceci dans tous les types. Ainsi, en particulier, nos analyses mettent en relief les différences suivantes :

- De manière générale, les « automobilistes exclusifs » (n'utilisant pas d'autres moyens de transport) s'élèvent à 25% à Berne contre 60 % à Lausanne.
- On trouve ainsi près du double d'automobilistes exclusifs dans le périurbain lausannois que dans le périurbain bernois (70% vs 43%).
- La non-motorisation automobile des ménages familiaux s'élève à 25% à Berne centre contre 9% à Lausanne. En ville de Berne, les familles ne se sentent pas obligées de posséder une voiture car la vie quotidienne peut bien s'organiser sans voiture.
- Les « modes doux exclusifs » (transports publics et vélo uniquement) s'élèvent à 35 % à Berne contre 16 % à Lausanne. L'écart se creuse si l'on considère la ville-centre et le suburbain (respectivement 50 % et 31 % à Berne contre 29% et 13% à Lausanne). Il y a donc plus du double de ménages qui n'utilisent pas la voiture dans le suburbain bernois que lausannois.

Politique de transport et ségrégation spatiale des modes de vie

L'ensemble de ces résultats débouchent sur une observation très importante : les politiques de transports urbains et d'urbanisme influencent la distribution spatiale des modes de vie et leur prégnance respective au sein de la population des familles. En effet, comme l'agglomération de Berne offre sur tout son territoire une bonne accessibilité en transport public, elle permet à des personnes valorisant cette qualité fonctionnelle de s'installer aussi bien en ville que dans la périphérie voire le périurbain et plus largement de moins dépendre de la voiture. Ainsi les ménages, tels que les citadins individualistes par exemple, qui se déplacent essentiellement en ayant recours aux modes doux et aux transports publics sont répartis de manière beaucoup plus homogène sur le territoire bernois que lausannois. A l'inverse, on voit que les accessibilités lausannoises, très fortement tournées vers la voiture dès que l'on s'éloigne de la ville-centre, ont pour effet de réduire la diversité des modes de vie que l'on peut observer dans le périurbain, voire dans les banlieues denses. Plus donc qu'une simple dépendance à l'automobile, largement thématisée dans la littérature scientifique (Dupuy 1999, Newman et Kenworthy, 1999, Goodwin, 1995), des accessibilités uniquement tournées vers la voiture limitent les possibilités même pour les familles d'adopter certains modes de vie résidentiels. Inversement les ménages ayant des exigences très fortes en terme de pratiques de mobilité quotidienne (les citadins engagés et les citadins individualistes) ne considéreront que les zones accessibles. (une grande partie de l'agglomération bernoise mais seulement les zones centrales à Lausanne).

Dès lors, le contexte semble inciter à adopter certains modes de vie résidentiels plutôt que d'autres. Ainsi, les types 1 et 2 sont plus présents à Berne qu'à Lausanne, tandis que le type 7 est plus représenté à Lausanne qu'à Berne, or ces poids respectifs sont précisément congruents avec les kilomètres parcourus en automobile annuellement. Ainsi, le contexte bernois incite-t-il probablement à adopter des modes de vie résidentiels de type Citadins engagés ou Communautaristes car il leur propose un épanouissement très complet, et en

particulier la possibilité de n'avoir qu'un recours très modéré à l'automobile. Le raisonnement corollaire inverse pouvant être effectué à Lausanne.

Les différences entre l'agglomération lausannoise et l'agglomération bernoise se reflètent aussi dans les critères de choix mis en avant : la proximité d'une gare, l'offre de transports publics et la présence des commerces sont considérés plus souvent comme importants à Berne qu'à Lausanne (respectivement : 65% *vs* 37%, 84% *vs* 76%, 81% *vs* 70%).

Il est délicat toutefois de déduire de ces résultats qu'ils ne sont que le reflet d'une politique plus intégrée et efficace des transports publics à Berne. En effet, ils peuvent traduire aussi des différences culturelles et/ou idéologiques entre les bernois et les lausannois, souvent mises en évidence dans les recherches (Kaufmann 2000), concernant la conscience écologique – incitant à moins utiliser la voiture - ou encore la valorisation des rapports de proximité – incitant à moins se déplacer. Walter, historien suisse, confirme que l'engagement écologique a une longue tradition dans les pays germaniques. « *pour diverses raisons qui tiennent souvent à la spécificité des systèmes politiques, le mouvement écologique s'est enlisé plus vite ou n'a pas véritablement eu de prise sur la société dans les pays latins* » (Walter, 1990). On peut ainsi interpréter par un « effet culturel », le fait qu'à Berne les ménages se montrent plus attirés par un mode de vie impliquant la contiguïté qu'à Lausanne. Ainsi à Berne 80% des ménages déclarent préférer « vivre dans un lieu où la majorité des activités peuvent se faire à pied » plutôt « que d'éparpiller leurs activités quitte à utiliser la voiture », contre 60 % à Lausanne.

Conclusion

Un des points essentiels qui ressort de notre analyse des modes de vie résidentiels est le lien étroit entre le choix de localisation et les formes d'organisation pratique de la vie quotidienne. Ce lien passe par une valorisation différenciée de l'environnement construit en fonction des prises qu'il offre pour le développement du mode de vie qui nous importe. Ainsi la proximité à un arrêt de bus a moins de sens pour une famille qui fait tout en voiture que pour une famille qui organise ses activités seulement autour des transports en commun. Dans un même ordre d'idées, la valorisation à la fois pratique et normative de l'autonomie des enfants implique de plus en plus la recherche de lieux de vie bien desservis par des transports publics qui vont permettre leur autonomisation effective.

La typologie des modes de vie résidentiels et l'ensemble de nos analyses montrent que l'analyse des qualités d'un contexte en dehors des usages qu'ils favorisent ou non apparaît comme inappropriée. Un contexte acquiert une qualité dans la mesure où il facilite les activités et les expériences qui comptent pour les familles. Nous n'avons présenté ici qu'une partie de nos résultats concernant les dimensions plus « fonctionnelles » des modes de vie (qu'il importait de prendre au sérieux contre les réductions des modes de vie à un « style de consommation »). Toutefois, l'exercice peut être prolongé avec les questions relatives aux manières *d'habiter* et de *rencontrer* l'autre. Ce qui importe dans cette approche est la possibilité de mettre en évidence des différences substantielles entre les familles qui nécessitent des aménagements différenciés : comment faire vivre ensemble des familles qui organisent leur quotidien entièrement autour de la voiture avec des familles qui ne jurent que par la mobilité douce et les transports publics. Ou encore, quels aménagements proposer pour faire vivre ensemble des familles qui privilégient des formes de vie anonymes et individualistes et des familles qui recherchent la convivialité de voisinage et le partage des espaces de vie ?

A l'échelle plus large de l'aménagement du territoire, ces différences font émerger des enjeux de taille. A ce titre, la comparaison entre Berne et Lausanne, nous a permis de mettre en exergue le fait, par exemple, que les différences structurelles entre les agglomérations en terme de politiques de transport public ont un impact réel sur la distribution spatiale des modes de vie et donc sur la diversité des divers contextes urbains.

Sans négliger les différences culturelles et tout attribuer aux différences d'accessibilité et d'environnement construit, cet ensemble de résultats illustre le fait que les modes de vie résidentiels constituent une grille de lecture permettant de mettre en relief des pistes d'action inédites pour la planification territoriale.

Annexe

Ci-dessous, vous trouverez une présentation détaillée de l'analyse factorielle[11] et des six axes significatifs :

	Factor					
Variables	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
Sécurité routière	0,706					
Réputation des écoles	0,695					
Sentiment de sécurité	0,688					
Desserte par les transports publics		0,756				
Proximité des commerces et des services		0,675				
Proximité d'une gare		0,611	0,303			
Proximité des écoles	0,461	0,559				
Proximité de la vie culturelle et artistique		0,518	0,497			
Vie associative et socio-culturelle			0,636	0,330		
Diversité sociale	0,402		0,602			
Charme du quartier			0,508		0,463	
Proximité de la famille				0,749		
Proximité des amis				0,674		
Proximité du travail				0,467		
Calme/Tranquillité					0,810	
Proximité d'espaces verts/nature					0,688	
Accessibilité en voiture						0,693
Charge fiscale						0,625
Réputation du quartier	0,438		0,365			0,438

1. Sécurité (gradient de conservatime) : préférence pour un environnement sécurisé avec une bonne réputation (sécurité routière, sentiment de sécurité, réputation des écoles, réputation du quartier). Cet axe distingue les familles en fonction de l'importance qu'elles accordent au fait de vivre dans un environnement avant tout sécurisé. Il permet de faire la différence ainsi entre des familles qui ont un rapport plutôt conservateur à leur environnement et d'autres moins attentives aux valeurs sécuritaires. Les critères de réputation qui sont associés à cette recherche d'un environnement sécurisé ne doivent pas ici être interprétés comme des marqueurs d'une quête de distinction sociale (comme dans l'axe élitisme) mais plutôt comme des critères utilisés pour s'assurer que l'environnement choisit sera véritablement sûr, en particulier pour élever des enfants.

2. Densité (gradient d'urbaphilie) : préférence pour un environnement dense et connecté (transports publics, proximité d'un gare, proximité des magasins, proximité des écoles, proximité de la vie culturelle et artistique). Cet axe différencie les familles en fonction de l'importance qui est accordée à la possibilité d'organiser sa vie quotidienne de manière compacte et sans avoir recours à la voiture. En effet, les critères de localisation mis en avant

[11] Voici des raisons de choisir d'habiter un quartier. Pour chacune, pouvez vous me dire si elle a été « très », « assez », « pas vraiment », « pas du tout » importante quand vous avez choisi votre lieu de vie pour vous et votre famille ?

sur cet axe renvoient principalement à une logique que l'on peut dire « piétonne » : on cherche ici à être proche à la fois des différentes aménités (commerces, écoles) et des transports collectifs (bus, train). Par ailleurs, il est intéressant de constater que cette préférence pour une vie compacte va de pair avec la mise en avant du critère de proximité à la vie culturelle et artistique. Ce résultat nous permet d'avancer l'idée qu'un résultat élevé sur cet axe traduit une préférence pour les environnements urbains qui présentent en général ces qualités (densité d'aménité, bien connecté, vie culturelle riche).

3. Convivialité (gradient de communautarisme) : préférence pour un environnement convivial avec une vie associative riche et diversifiée (vie associative et socio-culturelle, diversité sociale, charme du quartier). Cet axe distingue les familles en fonction de l'importance qu'elles accordent aux éléments qui jouent un rôle dans le développement de la vie publique d'un quartier. Il sépare ainsi des familles que l'on peut dire communautaristes (pour qui la convivialité de voisinage est centrale) et des familles plus individualistes (qui n'établissent pas de liens sociaux de proximité).

4. Tradition (gradient d'ancrage local) : préférence pour un environnement permettant une vie sociale localement ancrée (proximité famille, proximité amis, proximité travail). Cet axe mesure la préférence pour un lieu de vie qui permette le maintien à proximité des différentes dimensions plus « privées » de la vie sociale, c'est-à-dire les amis, la famille ainsi que le travail. Cette intégration spatiale au niveau local était caractéristique des modèles d'habitat traditionnels (village, petite ville). Dans une certaine mesure, cet axe mesure ainsi l'attirance pour un modèle relativement traditionnel d'ancrage territorial du mode de vie.

5. Tranquillité : préférence pour un environnement vert et tranquille (calme/tranquillité, proximité espaces verts/nature). Cet axe est construit autour des critères qui mesurent la qualité sensible de l'environnement construit. Il reflète l'aspiration des familles à un environnement calme et vert indépendamment de leurs préférences sociales ou fonctionnelles.

6. Elitisme (gradient de distinction sociale) : préférence pour un environnement élitiste (accessibilité voiture, impôt, réputation du quartier). Nous avons retenu le terme d' « élitisme » pour nommer cet axe car il nous semble que les trois critères qu'il rassemble (accessibilité voiture, impôt, réputation du quartier) sont caractéristiques des environnements « hauts de gamme », favorisant un mode de vie individualiste et aisé financièrement. Le critère de réputation renvoie ici plus spécifiquement à la volonté de vivre dans un environnement socialement distinct. Dans une cetaine mesure, cet axe mesure aussi la volonté de distinction sociale telle que Bourdieu l'a analysée (Bourdieu, 2000).

La typologie en sept groupes a été réalisée à partir du résultat de cette analyse factorielle. Les variables caractérisantes supplémentaires sont les suivantes :

- Type de mobilité quotidienne du ménage (auto/moto exclusivement, transport public et ou vélo exclusivement,, auto/moto et transport public, auto/moto et vélo, multimodaux)
- Fréquentation du quartier (oui ou non) pour les achats, les loisirs, les bars/restaurants).
- Ancrage social local : la plupart de vos amis vivent t-ils dans votre quartier, dans l'agglomération, dans le canton, dans la région, en Suisse, autres, etc…
- Convivialité de proximité :
    - Voisins : Est-ce important pour vous d'entretenir des relations conviviales voire amicales avec vos voisins immédiats ou dans votre quartier ? (échelle de 1 à 4)
    - Coopérative : Vivre dans une coopérative gérée par un collectif de familles vous paraît-il une alternative intéressante ? (échelle de 1 à 4)

    - Vie associative : Vous ou votre conjoint, êtes-vous membre actifs d'associations, organisation ? (Oui, Non)
- Préférences sensibles Nature/Urbain : Si vous pouviez choisir LIBREMENT votre localisation, préféreriez-vous habiter? (le centre, la périphérie, une ville moyenne, une petite ville, un village proche de la ville, un village à la campagne)
- Vous ou votre conjoint, parmi les activités suivantes, pratiquez vous au moins une fois par mois ou plus d'une fois par mois cette activité : Assister/participer à une manifestation artistique : pièce de théâtre, danse contemporaine, exposition d'art ou de photos ? (Oui, Non)

Aero, T. (2005). "Residential Choice from a Lifestyle Perspective." Housing, Theory and Society 22: 109-130.

Ascher, F. (1998). [BOOK] Recherche bibliographique sur l'évolution des mobilités et des temporalités dans les villes, Rapport pour le PREDIT, MELT.

Bell, W. L. (1968). "The city, suburb and a theory of social choice." S. Greer, The new urbanization: pp. 132-168.

Boltanski, L. and L. Thévenot, Eds. (2003). De la justification : les économies de la grandeur. NRF essais. Paris, Gallimard.

Bonvalet, C. (2004). Logement, mobilités et populations urbaines. Paris, CNRS éditions.

Bonvalet, C. and F. Dureau (2000). Les modes d'habiter: des choix sous contraintes. Métropoles en mouvement: une comparaison internationale. F. Dureau, V. Dupont, E. Lelièvre, J.-P. Lévy and T. Lulle. Paris, Anthropos: 131-153.

Breviglieri, M. and L. Pattaroni, Eds. (2005). Le souci de propriété : vie privée et déclin du militantisme dans un squat genevois.

Brun, J. and J. Fagnani (1994). Lifestyles and Locational Choices–Trade-offs and Compromises: A Case-study of Middle-class Couples Living in the Ile-de-France Region. Urban Studies.

Chombart de Lauwe, P.-H. (1959). Famille et habitation. Paris, Centre national de la recherche scientifique.

Clark, W. and V. Ledwith (2007). "How much does income matter in neighborhood choice?" Popul Res Policy Rev 26(2): 145-161.

Clark, W. and J. Onaka (1983). "Life Cycle and Housing Adjustment as Explanations of Residential Mobility." Urban Stud. 20(1): 47-57.

Donzelot, J. (2004). "La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification." Esprit(1940).

Dupuy, G. (1999). La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements. Anthropos.

Flamm, M. (2004). La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie. Mobilités, fluidités, libertés. Bruxelles, Facultés Universitaires de Saint-Louis: 71-94.

Froud, J., S. Johal, et al. (2005). Different worlds of motoring: choice, constraint and risk in household consumption. The Sociological Review.

Goodwin P. 1995. Car dependence. Transport Policy, 2(3): 151–152

Hillman, M. (1993). One false move... A study of children's independent mobility : an overview of the findings and the issues they raise. Children, Transport and the Quality of Life. M. Hilman. London, Policy Studies Institute: 7-27.

Jurczyk, K. (1998). Time in women's everyday lives: between self-determination and conflicting demands. Time & Society.

Karsten, L. (2003). "Family gentrifiers: challenging the city as a place simultaneously to build a career and to raise children." Urban Stud. 40(12): 2573-2584.

Kaufmann, V. and M. Flamm (2002). Famille, temps et mobilité. État de l'art et tour d'horizon des innovations. Rapport de Recherche pour la CNAF et l'IVM.

Kaufmann, V., C. Jemelin, et al. (2001). Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté? Recherche-Transports-Sécurité.

Kaufmann, V. s., Ed. (2002). Re-thinking mobility : contemporary sociology. Transport and society. Aldershot etc., Ashgate.

Le Goff J.-M., Articulation entre la vie familiale et la vie professionnelle. In: Le Goff J.-M., Sauvain-Dugerdil C. , Rossier C. & Coenen-Huther J. (eds.) Maternité et parcours de vie. L'enfant a-t-il toujours une place dans les projets des femmes en Suisse ? Peter Lang, pp. 239-277, 2005.

Lucy, W. H., Ed. (2006). Tomorrow's cities, tomorrow's suburbs. Chicago etc., Planners Press.

McDowell, L. (1997). Capital culture: gender at work in the city. Blackwell Publishers.

Newman, P. and J. R. Kenworthy (1999). Sustainability and cities: overcoming automobile dependence. books.google.com.

Pattaroni, L., Ed. (2005). Politique de la responsabilité : promesses et limites d'un monde fondé sur l'autonomie. Genève, s.n.

Pattaroni, L. Thomas., M-P. ; Kaufmann, Vincent. 2009, *Habitat urbain durable pour les familles*, PNR54. Les cahiers du Lasur, 12 EPFL, Lasur, Lausanne.

Pinkster, F. and R. van Kempen (2002). Leefstijlen en woonmilieuvoorkeuren. Urban and Regional Research Centre Utrecht, Faculteit ….

Rapoport, A. (2000). "Theory, culture and housing." Housing Theory and Society 17(4): 145-165.

Rossi, P. H. (1980). Why families move. Beverly Hills, Sage Publications.

Thalmann, P. and P. A. Favarger, Eds. (2002). Locataire ou propriétaire ? : enjeux et mythes de l'accession à la propriété en Suisse. Science, technique, société. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Thévenot, L. (2006). [BOOK] L'action au pluriel: sociologie des régimes d'engagement. Éditions La Découverte, Paris.

Thomas, M-P. 2011. *En quête d'habitat. Choix résidentiels et différenciation des modes de vie familiaux en Suisse*, Thèse de doctorat, EPFL, Lausanne

Tiévant, S., J. Chaguiboff, et al. (1991). Des usagers pas comme les autres étude ethnographique sur les jeunes enfants dans le métro. IDEF.

Vincent, Stéphanie. 2010. Altermobilités, mode d'emploi, déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture (Collections Débats: CERTU).

Wirth, L. (1938). "Urbanism as a Way of Life." American Journal of Sociology.